

議案第 1 号 郡山市環境審議会からの意見に対する回答

委員名	意見	回答
難波謙二 会長	1. 全体として良いと思います。 2. 資料 1、項目 2-①の「評価結果に対する理由及び今後の取組等」の記述は、結果の次に考察という順番のほうがよいでしょう。	2. 御指摘のとおり、結果→考察の順に記載いたします。
伊藤耕祐 副会長	1. 資料 1 「1-① 温室効果ガス排出量」に関する「今後の取り組み」について（意見と提案） 「FCV 等の次世代自動車の導入推進」が実効性のある台数になるまでにはかなり年数がかかります。次の第四次計画の実施年度内でさえ、効果は不十分と思われますので、他の施策が必要と思います。「今後の取り組み」の「今後」とはいつ頃を想定しているのか不明ですが、第四次計画案の内容を先取りする形で記載した方が良いと思います。 → 第四次計画案 P4 のパーク&ライド、サイクル&ライドは、CO2 低減にも寄与するはずなので、これも「今後の取り組み」として記載してはどうでしょうか。 2. 資料 1 「1-① 温室効果ガス排出量」に関する「今後の取り組み」について（意見と提案） 自動車のみが悪者のような書き方ですが、民政業務部門の低減率もほぼゼロに近く、これも目標未達の大きな要因の一つと思われます。にもかかわらず施策の記載がありません。 → 第四次計画案 P4 の ZEB や ZEH の普及促進を「今後の	1. 2021 年 3 月策定の「郡山市気候変動対策総合戦略」において、温室効果ガス削減目標達成のための取り組みとして、「道路交通の円滑化（パークアンドライド）」や「モビリティ・マネジメントの推進」等を挙げていることから、御提案のとおり、「今後の取り組み」として記載いたします。 2. 2021 年 3 月策定の「郡山市気候変動対策総合戦略」において、温室効果ガス削減目標達成のための取り組みとして、「建築物の省エネ化（ZEB や ZEH）」を挙げていることから、御提案のとおり、「今後の取り組み」として記載いたします。

	取り組み」として記載してはどうでしょうか。 3. 資料 1 「1-④ 省エネ・再エネ設備が導入された市有施設数」に関する「今後の取り組み」について（意見と提案） 別表を参照すると、実施内容は LED 化のみです。しかも建物全体ではなく、トイレのみが多いので、どれほど省エネ・再エネが進んだのか、実効性に疑問があります。「数はこなした」ので目標達成ですが、目標の設定の仕方自体を見直した方が良いのではないのでしょうか。 → 今後は「エネルギー量」を指標にすべきです。また、市有施設に限定せず、補助金や表彰等により民間の施設の省エネ・再エネの推進も施策にしてはどうでしょうか。 4. 資料 1 「2-① ごみ排出量」に関する「今後の取り組み」について（意見） 郡山市は、全国最下位レベルのごみの多さと報道されていますが、コンポストを貸与する施策で解決するとは到底思えません「検討してまいります」という表現ではなく、現状を詳細に分析し、早急に実効性のある施策を実行するという決意を表明すべきではないのでしょうか？ 5. 資料 1 「2-② 再生利用率」に関する「今後の取り組み」について（意見と要望） この項目も例年未達と記憶しています。民間の取り組みを増やす啓発活動が必要と思います。 また、民間の取り組みの実態を教えてください（過去の審議会でも何度かお願いしています）	3. 御提案を踏まえ、「市有施設」に限定せず、省エネ・再エネの推進につながる施策を検討してまいります。 4. 現在、「郡山市廃棄物減量等推進審議会」において、ごみ減量化推進のための生活系ごみ処理費用の適正負担について審議いただいているなど、様々な方策を通じ、郡山市のごみ減量化対策に向け様々なご意見を伺っているところでありますので、今後も問題点を洗い出し、対応してまいります。 5. 民間企業等の取り組みが増えるよう、こういった施策が効果的であるか検討し、啓発をしてまいります。なお、一部小売店や古紙回収業者等による資源物の店頭回収が実施されていることは把握しております。
--	---	---

	6. 資料 1 「5-① 環境啓発イベントの参加者数」に関する「今後の取り組み」について（意見と提案） これも例年目標未達の項目と記憶しています。また、先の市長からの諮問理由には「DX の推進を踏まえより一層総合的かつ計画的に進める必要がある」と述べられています。 → 今後は、市民が実際に集まるイベントに限定することなく、YouTube の視聴者や SNS のフォロワーなど、様々なメディアを活用した広範囲なイベント等の参加者数を集計し、様々な世代への啓発活動を推進する施策としてはどうでしょうか。 → 第四次計画案 P47 の「次世代エネルギーパークを核とした・・・」の内容も「今後の取り組み」として記載してはどうでしょうか。 7. 資料 2 「3 分析と対策について」に記載の対策について（質問） 「FCV 等の次世代自動車を率先して導入してゆく」主体は誰でしょうか（市？ 事業者？ 市民？） ・市が公用車などに導入しても、台数が限定されるため温室効果ガス削減への実効性は低いと思われます ・事業者や市民に導入を促すならば、補助金などの施策が必要だと思います ・どのような位置づけで何をどこまでやるのでしょうか？	6. 当課においても、コロナ禍の中、様々なメディアを活用する啓発活動が必要との考えのもと、令和 3 年度は郡山市内の再生可能エネルギー施設等を紹介する動画の作成を行い、郡山市ウェブサイトや郡山市公式 YouTube チャンネルにて公開することを予定しております。 また、郡山市次世代エネルギーパークについてはパンフレットを作成し、各施設に設置予定です。 上記内容については、市民向けの環境学習等を通じて周知し、広範囲の啓発につながる活動を行ってまいります。 7. 2021 年 3 月策定の「郡山市気候変動対策総合戦略」において、温室効果ガス削減目標達成のための取り組みとして、「次世代自動車の普及」等を挙げており、市民・事業者・行政の各主体が取り組む項目であります。 本市では、市民・事業者を対象に、令和元年度より FCV、令和 3 年度より EV 導入に対し補助金を交付しており、今後も「次世代自動車の普及」に向けた取り組みを行ってまいります。
會田久仁子委員	・環境基本計画は 13 の環境指標が立てられていました。年次報告評価をみると、◎印の付けられた目標達成項目、すでに目標を上回ったものは 3、目標達成の可能性が高いものが 3 であ	・2021 年 3 月策定の「郡山市気候変動対策総合戦略」において、2030 年度における温室効果ガス削減目標の設定及び目標達成のための取り組

	り、半数に至っていません。目標達成の可能性が低いものは2あり、温室効果ガス排出量に関してと、ごみ排出量に関して、でした。いずれも、市民一人ひとりが取り組まなければ達成はできない事柄も見越したさらに積極的な施策が必要ではないかと考えます。	み等を定めております。今後、市民・事業者・行政が連携した対策の推進を図ってまいります。 また、郡山市のごみ減量にはこういった施策が効果的であるか、企業や市民への啓発等を通じて問題点を洗い出し、対応してまいります。
高橋敦司委員	・災害やコロナなどの不確定要素により、目標値の達成ができなかった指標があることは理解できます。 今回の実績の分析調査を行い、第四次計画には、こうした不確定要素を一定程度織り込んだ内容にすることが必要だと考えます。	・第四次計画では、新しい生活様式に対応した施策も展開してまいります。
滝田良子委員	・郡山市第三次環境基本計画の年次報告について、取り組みの柱1－②、2－①が目標を達成できなかった理由が記載されておりますが、内容として社会的に見た大きな要因（社会動向、天災等）が理由となり結果をとらえることも必要であります。ここでは、郡山市として各指標に掲げる目標値をクリアするに当たり、具体的な取り組みの検証や各課の事務展開、各課との連携等の実態をみて、その結果を数値として表現し記した方が市民・事業者等に対し、郡山市の環境に対する姿勢取り組み等の努力結果がより分かりやすくなるのではないかと思います。	・「市の事務及び事業による温室効果ガス排出量」については、庁内部局や温室効果ガス種類毎の排出量及び推移の検証等を実施しております。検証結果等に基づき、市民・事業者等に対し、本市の取り組みが伝わるよう情報発信を行ってまいります。 数値化できるよう努力してまいります。
出村さやか委員	1. 市有施設に対して導入されたのは、LED のみなのか？ 2. 1人1日当りのゴミ排出量の削減については、モノを購入する	1. LED の他、太陽光発電及び蓄電池の導入を行いました。 2. 国が令和4年4月の施行を目指す「プラスチック

	段階から何らかの取組みが必要だと思います （例：ラベルレスの商品を選択する、リサイクルショップを活用する、マイボトルを利用しやすい環境をつくるなど） 3. 環境啓発イベントについて、オフラインの開催が困難な状況が続くようであれば、Web 会議システムや Web サイトを使用したオンラインイベントの開催を検討するのもよいかもしれません	に係る資源循環の促進等に関する法律」では、小売店や飲食店が提供するプラスチック製品の削減が協議されておりますことから、このような動向も含め、効果的な施策を検討してまいります。 3. コロナ禍の中、様々なメディアを活用する啓発活動が必要との考えのもと、令和 3 年度は郡山市内の再生可能エネルギー施設等を紹介する動画の作成を行い、郡山市ウェブサイトや郡山市公式 YouTube チャンネルにて公開することを予定しております。動画は市民向けの環境学習等を通じて周知するなどし、広範囲の啓発につながる活動を行ってまいります。
橋本健委員	・コロナの影響により一人当たりのゴミ排出量が目標達成できなかったことは残念です。温室効果ガスについても災害等、非常時の対応により増えてしまうことは、やむを得ないと思います。しかしながら、省エネ、再生可能エネルギーの導入によりカバー出来るものと確信しております。第三次環境基本計画に基づいて官民一体となって取り組むことが大切だと考えます。	
長谷川啓委員	・台風や新型コロナウイルスなどイレギュラーな事態が起こる中で、目標にある程度近づいているのは、職員の皆様のご奮闘によるものと感じております。「新しい生活様式」を前提とした環境施策について、市と市民が一丸となって	・第四次計画では、新しい生活様式に対応した施策も展開してまいります。

	考えなければならぬと感じています。	
古谷博秀委員	・取り組みの柱４の「健康で安心してくらせるまちづくり」については、コロナなどの影響がある中、着実に目標を達成しており、評価できる。取り組みの柱１「地球環境にやさしいまちづくり」については、市全体の再生可能エネルギーの普及及び、省エネ、再エネの新しい市の設備への導入率 100%についても評価できる。一方、温暖化ガスの排出量は低減しているものの、コロナの影響と考えられるが、自動車の台数が増えたことにより増加しており、目標達成にはもう一步踏み込んだ対策が望まれる。また、市の事業から排出に当たっては、台風の影響での増加は考慮されるべきと思うが、これを除いても目標の削減量と大きく差があり、これについても、対策の検討が必要と思われる。	・2021年3月策定の「郡山市気候変動対策総合戦略」における「市の事務・事業に伴い発生する温室効果ガスの排出目標（事務事業編）」及び目標達成のための取り組みに従い、具体的な対策を推進してまいります。
三浦吉則委員	・温室効果ガス排出量の低減が難しいという印象を持ちました。市内からの排出については、次世代自動車の導入など、国の施策と対応を円滑に連動して進めていかざるを得ない分野と思います。ただ、市の事務・事業での排出量抑制については、先導的に市が行っていることを市民に示すものとなるので、今後、確実に低減できるよう進めていってほしい。 - 資料４によると東日本台風の影響を除いた評価を行っているが、目標値に近づけるためには、エネルギー起源CO₂を確実に減らす必要があり、LED化や省エネ（啓発を含む）で達成可能なのでしょうか。シミュレートできているのでしょうか。	・2021年3月策定の「郡山市気候変動対策総合戦略」において、「市の事務・事業に伴い発生する温室効果ガスの排出目標（事務事業編）」を「2030年度：32.8%（2013年度比）、39,238t-CO₂」としておりますが、本目標については、本市が一時業者として該当する「業務その他部門」における国の温室効果ガス排出量削減目標等から設定したものです。 - 目標達成のための取り組み（取り組み別の削減見込量）として、「省エネ法の確実な実施（エネルギー使用量を年間 1%ずつ削減する：11,194t-CO₂）」「公用車の次世代自動車への更新（公用車

		における次世代自動車の割合を 70%にする：76t-CO₂)」「グリーン購入・グリーン契約等の推進（半数の施設において、電気使用の排出係数 0.235t-CO₂/千 kWh の電力会社から電気を調達する：3,188t-CO₂)」「一般廃棄物処理基本計画に基づく取り組みの実施（25,401t-CO₂)」等を掲げており、上記の取り組み（実施例）を行った場合、2030 年度に、39,859t-CO₂ の削減が可能となり、目標が達成できると考えられます。
湯浅大郎委員	・実績値の評価、実績に影響したと考えられる要因の分析は、適切に行われていると思います。実績値が該当年度の目標を大きく下回った項目について、市民の環境意識を醸成し行動変容を促すことのみによって目標達成を図っていくことは困難であるため、産官学が一体となって実効的な対策を立案し、これを本気で実施していくことが必要であることを、改めて感じます。特に、「温室効果ガス排出量」の削減は基本計画の骨格をなす重点目標であるにも関わらず、「今後の取り組み」に記載された内容からはあまり危機感が伝わってきません。第四次環境基本計画にある「公共交通網の整備」をここに盛り込むとともに、たとえば「現行の路線バスを、アイドリング・ストップバス、ハイブリッドバス、燃料電池バスへ段階的に切り替える」といった施策を追加することはできないでしょうか。	・「郡山市低炭素まちづくり計画」や「郡山市地域公共交通網計画」において、「電気バス等の環境にやさしい車両導入を検討」や「環境にやさしい F C V（水素燃料バス）の導入を、交通事業者、県等と連携し進めます。」としていることから、都市政策や交通政策部門と連携し公共交通の低炭素化に取り組んでまいります。